

Aus dem Institut für gerichtliche Medizin und
Kriminalistik der Universität Erlangen.
Direktor: Professor Dr. Dr. E. Weinig.

Zur Psychologie der Verkehrsunfallflucht

Inaugural - Dissertation
zur
Erlangung der Doktorwürde
der
Hohen Medizinischen Fakultät
der
Friedrich - Alexander - Universität
zu
Erlangen

Vorgelegt
von
Dr. Bernhard Rauch
aus Nürnberg

Tag der mündlichen Prüfung:
5. November 1957.

Druck: Omnia - Drucke, Hans Müller KG, Nürnberg

Aus dem Institut für gerichtliche Medizin und
Kriminalistik der Universität Erlangen.
Direktor: Professor Dr. Dr. E. W e i n i g .

Zur Psychologie der Verkehrsunfallflucht.

Inaugural - Dissertation
zur
Erlangung der Doktorwürde
der
Hohen Medizinischen Fakultät
der
Friedrich - Alexander - Universität
zu
Erlangen

Vorgelegt
von
Dr. Bernhard R a u c h
aus Nürnberg



Tag der mündlichen Prüfung:

5. November 1957.

Referent: Professor Dr.med., Dr.phil. E. W e i n i g

Dekan: Professor Dr.med. N. H e n n i n g

Inhalt.

Einleitung.....	4
I. Der Verkehrsunfall.....	4
a) Theoretische Vorbemerkungen.....	4
b) Zur psychischen Situation des Kraftfahrers.....	10
c) Momente des Unfallgeschehens.....	13
II. Juristisches.....	19
a) Das Fluchtverbot als Ausnahme im Strafrecht....	20
b) Was ist Flucht?.....	22
c) Das 'Infragekommen' der Unfallbeteiligung.....	23
d) Vorsatz.....	24
e) Typen der Verkehrsunfallflucht.....	25
f) Möglichkeiten der Exkulpierung.....	27
III. Ursachen und Motive.....	32
a) Unfallverursachende Faktoren.....	32
b) Soziale Einflüsse.....	34
Zusammenfassung und Ergebnis.....	40
Literatur.....	42

Einleitung.

'Die Verkehrsunfallflucht ... gilt als sittlich besonders verwerflich und als ein Anzeichen feiger, ehrloser Gesinnung' - stellt GUELDE¹⁾ fest. Und dies ist, wie man den Ausführungen KUHLE's²⁾ entnehmen kann, die allgemein anzutreffende Einstellung.

Zudem weiß jeder Kraftfahrer um die bei weitem empfindlichere Bestrafung, der er sich durch die Flucht nach einem Verkehrsunfall aussetzt.

Klugheit und Verantwortlichkeit³⁾ wirken also der Flucht entgegen. Zu suchen sind die Kräfte, die in einer Vielzahl von Fällen dennoch eine Flucht bewirken.

I. Der Verkehrsunfall.

a) Theoretische Vorbemerkungen.

'Im dynamischen Spannungsfeld des Verkehrslebens agiert und reagiert jeweils die Gesamtpersönlichkeit⁴⁾, nicht allein ihr Verstand,' schreibt WINKLER⁵⁾, und die Beachtung dieses Umstandes ist außerordentlich wichtig, um die vorliegende Problematik überhaupt verstehen zu können.

Als Modell für den Aufbau der Persönlichkeit hat sich immer mehr die Vorstellung einer Schichtung durchgesetzt, wozu MUNSCH⁶⁾ bemerkt: 'Psychophysische Zustände und Vorgänge wie etwa Sinneswahrnehmungen, Gefühle, Stimmungen, Leidenschaften, Triebregungen und Gedanken stellen kein isoliertes Nebeneinander, sondern ein

1) Verkehrsunfallflucht und Arzt. Zentralbl.f.Verkehrsmedizin usw., I/1 1955, S.42.

2) Die Fahrerflucht nach § 22 KFG und angrenzende Tatbestände. S.13.

3) Dieses nicht sehr schöne Wort wurde gewählt, weil die sonst gebräuchlichen Wörter Verantwortungs-'Bewußtsein' oder Verantwortungs-'Gefühl' zu eng sind.

4) Hervorhebung von mir.

5) Zur Psychologie des Verkehrs. Psychologische Rundschau, VI, 4 1955. S.280.

6) Leistungsanalyse statt Leistungsmessung. Z.d.TÜV München, 1 1955. S.4.

wohlgeordnetes, in obere und untere Schichten unterscheidbares Gefüge dar. Innerhalb dieses Gefüges hat jeder abhebbare Einzelzug seine Bedeutung für den anderen ... Das bedeutet nicht mehr und nicht weniger, als daß in irgendeiner Äußerung des Menschen nicht nur eine einzelne eng abgegrenzte Eigenschaft, sondern das Insgesamt der seelischen und körperlichen Kräfte zum Ausdruck kommt.'

Nach LERSCH¹⁾ wäre dabei zu gliedern in a) Trieb- und Gefühlsregungen als den 'endothymen Grund' (auch 'Es-Schicht') und b) Verstand und Willen als den 'personellen Oberbau' (auch 'Ich-' oder 'Person-Schicht') der Persönlichkeit.

Der Oberbau hat dabei die Aufgabe des Überblicks und der Steuerung, während der endothyme Grund sich dieser Steuerung nur sehr bedingt unterwirft! 'Alle Antriebs-erlebnisse und Gefühlsregungen haben ein gemeinsames Merkmal: Sie tauchen auf aus dem für das bewußte Ich nicht mehr kontrollierbaren Bereich eines seelischen Grundes, sie ergreifen, überkommen den Menschen und haben eine ursprüngliche Tendenz, sein Verhalten, seine gesamte Lebensgestaltung zu bestimmen ... Von diesem pathischen Charakter der Antriebserlebnisse hebt sich das Wollen phänomenologisch in unzweideutiger Weise ab. Im Wollen erfaßt sich der Mensch als bewußtes, einheitliches Ich-Zentrum. Nicht pathisch getrieben und gesteuert, sondern als aktiv steuernd; ... als Instanz, die entscheidet, ob und in welcher Richtung eine Bewegung, ein Tun und Verhalten an ihm und durch ihn geschehen soll.'²⁾ 'Um aber diese Aufgabe zu erfüllen, bedarf der Wille der Mitwirkung jener seelischen Vorgänge, die wir unter dem Begriff des denkenden Erfassens zusammengefaßt haben.'³⁾

1) Aufbau der Person. 7.Aufl.1956. S.429.

2) Lersch, ebd.

3) Lersch, ebd., S.439.

Daraus ergibt sich bereits die Vermutung, daß wir in diesem endothyment Grund mindestens einen großen Teil der zur Flucht treibenden Faktoren zu suchen haben.

Man muß sich hierzu ferner klarmachen, daß oft nur die Auswirkung sichtbar wird, und der ganze vorhergehende Prozeß unbewußt abläuft.

Der Affekt ist es, der am augenfälligsten einen vernunftgemäßen Handlungsablauf stört. Häufig aber finden wir keine den Affekt erklärende Ursache. Dazu meint LANGEJÜDDEKE¹⁾, es komme 'nicht allein auf das Erlebnis an, das den Affekt auslöst, sondern auf die gesamte seelische Situation, in der er entsteht. Manchmal löst eine geringfügige Kleinigkeit einen Affekt aus, der zu ihr in keinem Verhältnis zu stehen scheint.' 'Nämlich dann, wenn es vorher durch immer wiederholte Reize zu einer Affektstauung gekommen ist.'²⁾ Auch ESSER³⁾ weist auf diesen Sachverhalt hin.

Oft aber auch tritt nur eine 'Kurzschlußhandlung' in Erscheinung, ohne daß von einem Affekt etwas zu bemerken war. Dann hat sich eine von der bewußten Persönlichkeit streng verworfene (also 'verdrängte'), von der Tiefenperson aber protegierte Strebung stillschweigend durchgesetzt. 'Der größte Teil dessen' -schreibt ESSER⁴⁾- 'was in unserem Leben eine Dummheit, ein Vergehen, ein Verbrechen heißt, ist darauf zurückzuführen, daß Triebe und Affekte die "Hemmungen" der seelischen Oberschicht durchbrechen und allein bestimmend für die von uns unternommene Handlung werden.'

Auch ohne jeden Affekt, ja ohne irgendeine Beteiligung des Bewußtseins können derartige Mechanismen ablaufen. Man spricht dann von einer 'Fehlleistung'. RIEDEL⁵⁾ führt dazu aus: 'Die Fehlleistung ist dadurch gekennzeichnet, daß der Mensch etwas tut, was er "eigentlich"

1) Gerichtliche Psychiatrie. S.230.

2) ebd., S.27.

3) Abwege des Menschen. S.41.

4) ebd.

5) Fehlleistung und Erziehung. Psychologische Rundschau IV,1 1953. S.44.

gar nicht tun will und was er sehr wohl richtig tun könnte; sie ist also gewissermaßen eine entgleiste Leistung. Solche Fehlleistungen sind außer Versprechen z.B. Vergreifen, Verschreiben, Vertippen, Verlesen, aber auch Übersehen oder Überhören und in bestimmten Fällen Vergessen.' Jedoch -darauf ist zu achten- immer nur dann, wenn 1. die Fähigkeit, 2. der Wille zur richtigen Leistung vorhanden waren und trotzdem versagen. Schuld daran ist jeweils eine mehr oder weniger unbewußte Grundtendenz in der Persönlichkeit, wozu auch gehören kann 'Angst vor bestimmten Folgen des eigenen Tuns, vor Verlust der sozialen Geltung, vor dem Versagen der eigenen Person, ... vor Verletzung oder Kränkung - schließlich auch undifferenzierter elementarer Drang, aus einer bestimmten unerträglichen Situation herauszukommen.'¹⁾

Die Art der Fehlleistung entspricht der Antriebsrichtung dieser Grundtendenz. Besonders groß ist die Gefahr im Zustande der Angst oder der Eile.

Die Tiefenperson ist also in der Lage, die Handlungen der Person-Schicht zu stören, ja selbst ohne deren Zustimmung Handlungen hervorzurufen.

McDOUGALL²⁾ stellt eine Liste sog. 'angeborener Triebkräfte' auf und betont, daß diese stärker seien als alle sonst in der Persönlichkeit auftretenden Triebkräfte. Zu ihnen gehört die Triebkraft 'zu fliehen, um sich gegen gewaltsame Einwirkungen zu schützen, die Unlust oder Schaden zufügen oder androhen (Triebkraft der Furcht).' McDOUGALL rechnet diese Triebkraft der Furcht oder Flucht neben denen der Nahrungssuche, der Sexualität und des Zornes zu den stärksten.³⁾

In der Furcht haben wir also eine der gesuchten, zur Verkehrsunfallflucht treibenden Kräfte entdeckt. -

Leicht zu bewältigen ist für einen Menschen eine Situation dann, wenn von vornherein eine Strebung in ihm das absolute Übergewicht hat. Ist dies nicht der Fall,

¹⁾ Riedel, ebd., S.46ff.

²⁾ Aufbaukräfte der Seele. S.61.

³⁾ ebd., S.79.

so kommt es zur Wahlhandlung oder zum Konflikt in der Persönlichkeit. Zwischen dem Antrieb und seiner Verwirklichung entsteht dann nach LERSCH¹⁾ mit weit größerer Deutlichkeit als bei der Impulshandlung oder der einfachen Willenshandlung eine 'Zäsur': 'Ein besonderes Vorstadium²⁾, das durch die Konkurrenz von Motiven²⁾ ausgezeichnet ist. ... Abgeschlossen wird dieses Vorstadium durch die Entscheidung für eines der Antriebsziele, die von den Motiven zur Wahl gestellt werden, durch den Entschluß, in dem wir uns als Träger möglichen Verhaltens mit einem bestimmten Antriebsziel identifizieren. Diese Entscheidung beruht auf Überlegungen, ... die die Einsicht in die praktische Durchführbarkeit und die Faktoren eines Handelns vermitteln, in seine Zweckmäßigkeit oder Unzweckmäßigkeit, seinen Wert oder Unwert im Hinblick auf ein zu erstrebendes Ziel der Lebensgestaltung und eine verantwortbare Form der Lebensführung.'

Anders liegen die Dinge beim eigentlichen Konflikt in der Persönlichkeit. Hierbei befinden sich nicht Motive, sondern Triebkräfte oder sogar Schichten miteinander in Widerstreit. Dabei hat der personelle Oberbau, soweit es die Einzelsituation betrifft, fast gar keinen Einfluß, vielmehr wird sich -McDOUGALL³⁾ zufolge- die stärkste Triebkraft durchsetzen, zumal eine stark geweckte Triebkraft den ganzen Organismus ergreifen kann und dann so sehr vorherrschend ist, 'daß sie nicht nur die entgegengesetzte Tendenz unterdrückt, sondern auch das Aufkommen von Tendenzen anderer Triebkräfte selbst in Situationen verhindert, die sie (ohne das hemmende Übergewicht der vorherrschenden Tendenz) sicherlich auslösen würden,' z.B. wenn eine Panik entstanden ist.

Kann der Konflikt nicht gelöst werden, so entsteht ein Gefühl des Unbehagens, dessen Stärke 'der jeweiligen Stärke und Intensität des Strebens' entspricht.

1) Aufbau der Person. S.435.

2) Hervorhebungen von mir.

3) Aufbaukräfte der Seele. S.80.

Die einzige, allerdings wichtige, Möglichkeit, wie die Oberschicht doch in diese Konflikte eingreifen kann, ist, daß schon in langer Vorbereitung bestimmte Haltungen zum Bestandteil der Tiefenperson gemacht werden.

Denn -schreibt v.HOLZSCHUHER¹⁾- 'durch Sitte und Brauchtum, durch Vorbildung und Erziehung, durch Lernen und Üben können Verhaltensweisen erworben bzw. angewöhnt und damit in die Organisation des Primitivpotentials²⁾ übernommen werden. Dann hängt es primär von der Norm ab, inwieweit das Verhalten vernunftgerecht ausfällt; dann kann unter Umständen die Primitivtendenz durchaus die Sache der Vernunft vertreten, ohne daß die individuelle Vernunft im Einzelfall mitgewirkt hätte.'

Wir nähern uns damit (ohne hier in den Streit um den Begriff eingreifen zu können; s. dazu ROHRACHER³⁾) dem, was man unter 'Charakter' versteht: festgelegte und einigermaßen gleichbleibende Leitlinien einer Persönlichkeit. Der Begriff ist uns deshalb wichtig, weil in Situationen wie einem Verkehrsunfall der Charakter eine entscheidende Rolle spielt, denn -äußert BREIL⁴⁾- 'die Akzentsetzung Intelligenz oder Charakter verschiebt sich zugunsten des letzteren, je selbständiger der Leistende in der Leistungserfüllung ist.' Und wie wir sahen, ist es nur der 'Charakter', der, wenn die 'Triebkraft der Furcht' in voller Stärke geweckt ist, noch ein Gegengewicht bilden kann, nämlich durch die in ihm verankerte Verantwortlichkeit. 'Verantwortungsbewußt sein und handeln bedeutet, daß jemand so mit einem Sachverhalt oder mit anderen Menschen sich verbunden fühlt, daß daraus für ihn die Verpflichtung hervorgeht, gegenüber anderen oder gegenüber sich selbst zur Rechenschaft oder Verantwortung über die Art seines Handelns oder Verhaltens bereit zu sein. Dies aber umfaßt zugleich die Notwendigkeit, daß man nicht nur über den betreffenden Tatbestand oder die Menschen, um die es sich handelt, nachdenkt,

1) Praktische Psychologie. S.135.

2) = Es-Schicht.

3) Kleine Charakterkunde.

4) Leistungsfähigkeit. S.14f.

sondern auch, daß man alle Folgen für die Sache oder für die Menschen berücksichtigt und sein Handeln und Verhalten so bestimmt, daß die sachlichen oder aber drittpersönlichen Konsequenzen dem zugrundeliegenden Zwecke dienen.¹⁾

Demgegenüber wäre die andere zur Verkehrsunfallflucht treibende Kraft also der Egoismus.

Wir können folgern: Vom gegenseitigen Kräfteverhältnis Klugheit und Verantwortlichkeit einerseits zu Furcht und Egoismus andererseits innerhalb einer Persönlichkeit oder auch innerhalb einer Situation wird es abhängen, ob Verkehrsunfallflucht stattfindet oder nicht.

b) Zur psychischen Situation des Kraftfahrers.

Die Tätigkeitssituation des Kraftfahrens ist daraufhin zu prüfen, ob sie etwa an sich dazu angetan ist, eine die Verkehrsunfallflucht begünstigende seelische Verfassung hervorzurufen.

'Die Arbeit wird vom Motor getan, sodaß das Fahren selbst mehr Führen und Beherrschen ist, als Schaffen. Das Fahren ist deshalb affektiv begründet ... Das Kraftfahren artet so leicht zu der auch sonst für die heutige Einstellung typischen Ausnutzung von Errungenschaften der modernen Kultur ohne entsprechende Gegenleistung aus (ich habe das gelegentlich mit dem Ausdruck "Cultuurmelken" bezeichnet)' - diese Feststellung GROENEWEGEN's²⁾ erklärt es, daß -mit WINKLER³⁾ zu sprechen- die sozial-ethischen Direktiven mit der sprunghaften Steigerung des Verkehrs nicht Schritt gehalten haben.

Dies umso weniger, als ja die ganze Tätigkeit des Kraftfahrens weit über den Bereich hinausgeht, dem von Natur aus der menschliche psychophysische Organismus

¹⁾ Breil, ebd. S.136f.

²⁾ Das Führen von Kraftfahrzeugen als Arbeit. Z.f.Verkehrssicherheit, II/1,2 1954. S.39.

³⁾ Psychologie des Verkehrs. S.274f.

angepaßt sein kann. Dazu schreibt RANKE¹⁾: 'Gegen den Mord mit der bloßen Faust konnte die Natur Sicherungen einbauen, wie sie sogar bei Tieren vorhanden sind: Eine Krähe hackt der anderen kein Auge aus. Doch fehlt das Gefühl dafür, daß man allein durch Krümmen eines Zeigefingers einen Menschen töten kann; und so fehlt auch das Gefühl dafür, daß man durch Blendung Menschenleben gefährden kann' - oder, können wir hinzusetzen, durch Druck des Fußes auf ein Pedal.

Das Gemeinsame dieser geschilderten Einflüsse ist, daß sie im Kraftfahrer die Bereitschaft herabmindern, sich für die Folgen, die aus seinem Fahren entstehen, verantwortlich zu fühlen. Ist es zum Unfall gekommen, so steht dem Trieb zur Flucht nicht die -gleich starke oder stärkere- Emotion der Verantwortlichkeit, sondern nur das verstandesmäßige Wissen um eine juristische Forderung, günstigstenfalls die viel schwächere Furcht vor einer nicht gegenwärtig drohenden Strafe gegenüber, und der Fluchttrieb hat so ein weitaus leichteres Spiel.

Einige spezifische Einflüsse gerade der Fahrsituation wirken sich noch weiter ungünstig in dieser Richtung aus.

LIPMANN²⁾ spricht von einer Herabsetzung der Leistungsbereitschaft nach längerer Tätigkeit, deren Folgen Verminderung der Aufmerksamkeit, der Sinnesschärfe, mangelhaftes Funktionieren von Gedächtnis und Urteil sind, sodaß insbesondere Gefahrenmomente leicht übersehen werden.

REMUND³⁾ zufolge wird die Wahrnehmung 'durch das rhythmische Rattern des Motors ... eingeengt und durch die Erschütterung beim Fahren ... eingeschläfert.' WINKLER⁴⁾

¹⁾ Die Anpassungsfähigkeit des menschlichen Körpers an die durch die Technik veränderten Lebensbedingungen. Z.f.Verkehrssicherheit I/5,6 1952. S.214.

²⁾ Unfallursachen und Unfallbekämpfung. Veröff.a.d.Geb. d.Medizinalverwaltg., XX/3 1925. S.209f.

³⁾ Gerichtsmedizinische Erfahrungen und Probleme bei Automobilunfällen. S.84f.

⁴⁾ Psychologie des Verkehrs. S.274f.

spricht hier geradezu von einem 'Rauschzustand durch Vibration.'

WINKLER¹⁾ nennt auch eine 'Enthemmung durch Geschwindigkeit', was von OSTERKORN²⁾ so dargestellt wird: 'Auch will man beim Fahrer nach längerer schneller Fahrt ein vermindertes Verantwortungsgefühl festgestellt haben.' Es stecke die von WULFFEN sog. 'Geschwindigkeits-Psychose' dahinter.

Weiter verstärkt bis zur 'antisozialen Tendenz in der Verkehrssituation' (GROENEWEGEN³⁾) kann dies alles werden infolge der von WINKLER⁴⁾ hervorgehobenen Unpersönlichkeit des Kraftverkehrs, indem es der Kraftfahrer eindrucksmäßig immer nur mit anderen Wagen, nicht mit anderen Menschen zu tun hat. So kann LEJUNE⁵⁾ schreiben: 'Enge, Augenblicksverhaftetheit, geringer Sinn für Erfahrung und Verantwortung sind es, die uns immer wieder im Verkehr auch bei sonst wertvollen Menschen erschüttern.'

Schließlich ist die 'Triebkraft der Furcht' immer in Bereitschaft, 'weil' -schreibt WINKLER⁶⁾- 'bei der hohen Fahrgeschwindigkeit der Fahrer ständig einer totalen Existenzgefährdung ausgesetzt ist, die zwar nicht immer sein Bewußtsein erfüllt, aber gerade dann lebhaft erinnert wird, wenn eine mögliche Gefährdung einsetzt. Die bekannten Szenen im Straßenverkehr bei der gegenseitigen Surechtweisung zweier motorisierter Verkehrsteilnehmer dürften nicht zuletzt ihre Schärfe aus jener verdrängten Furcht vor Tod oder Verletzung der eigenen oder auch der fremden Person herführen.'

Die Furcht wird also sicher -sollte sie bis dahin unbewußt geblieben sein- bei einem Unfall geweckt und hat

1) Psychologie des Verkehrs. S.274f.

2) Kraftfahrzeug und Verbrechen. S.27.

3) Das Führen von Kraftfahrzeugen als Arbeit. S.38ff.

4) Psychologie des Verkehrs. S.274f.

5) Der Mensch im modernen Verkehr. S.5.

6) Psychologie des Verkehrs. S.275.

das Inerscheintreten des entsprechenden Antriebs zur Flucht zur Folge, verstärkt möglicherweise noch -wie wir dies LERSCH¹⁾ entnehmen können- durch ein spezifisches Charakteristikum der psychischen Situation nach einem Unfall: 'Die Tönung des im Sich-fürchten erlebten aktuellen Zumuteseins ist am ehesten zu beschreiben als ein Sich-schutzlos-und-ausgeliefert-fühlen ... Die Antriebskraft der Furcht ist ein Zurückweichen und Sich-zurückziehen in der Form der Flucht oder ein Am-Platze-bleiben, bei dem auch der Schritt nach rückwärts nicht gewagt wird,' - wobei uns hier die erstere Reaktionsform interessiert.

Wir sehen also, daß die Fahrsituation dazu angetan ist, die Verantwortlichkeit und z.T. auch Voraussetzungen der Klugheit herabzumindern, dafür Furcht und teilweise Egoismus zu fördern.

c) Momente des Unfallgeschehens.

Am Unfallgeschehen selbst lassen sich im wesentlichen 3 Momente erkennen, die eine Gefahr in Richtung Verkehrsunfallflucht mit sich bringen.

1. Jeder Unfall stört plötzlich einen normalen und beabsichtigten Handlungsablauf in Form einer Unterbrechung und Bedrohung. Damit ist zwangsläufig ein Schreck verbunden. Und 'die Schreckerlebnisse können individuell bedingte, schwerste psychische Veränderungen auslösen,' schreibt BUHTZ²⁾. Nach PANSE³⁾ bewirkt das Schreckerlebnis gegenüber der Angst durch seinen jähen, brutalen und viel stärker organisch geprägten Ablauf relativ häufig Trübungen und Umdämmerungen des Bewußtseins. Und zwar pflegt der Schock bei einem Schreckerlebnis bei der Mehrzahl der Menschen aufzutreten, wie KREBS⁴⁾ hervorhebt.

1) Aufbau der Person. S.208.

2) Der Verkehrsunfall. S.120.

3) Zur Rechtsnatur der "Fahrerflucht". S.184.

4) Aufbau der Person. S.204f.

In der Darstellung von IERSCH¹⁾ hat 'das Erschrecken ... seine Eigenart darin, daß uns im Horizont des Weltinnewerdens als dem Umkreis unseres Hier-und-jetzt-seins etwas als plötzliche unerwartete Bedrohung überfällt.' Dadurch erfolgt zunächst 'eine gewaltsame Interrechnung der psychosomatischen Lebensvorgänge, eine Störung ihres kontinuierlich organischen Ablaufs.' Seelisch gehen die Vorstellungen, vor allem die Zielvorstellungen, verloren.

Außer dem Schreck, oder nach und neben ihm, kann durch ein derartiges Ereignis ausgelöst werden die Aufregung, von der IERSCH²⁾ schreibt: 'In der Aufregung ... erfahren wir ein Bedrohendes, das uns irritiert und verwirrt, weil es nicht mehr überschaubar ist.' Auch hier gehen Zielvorstellungen verloren, 'aber nicht in der Form der Erstarrung und Lähmung, sondern in der der Unruhe, der Verwirrung und Desorganisation unseres Verhaltens.'

Entspricht die Schreck-Reaktion dem tierischen 'Totstell-Reflex', so die Aufregung dem 'Bewegungssturm'. Dieser dient dort, wo eine planvolle Handlung nicht gelingt, dazu, durch Überproduktion von Bewegungen die Chance zu vergrößern, daß eine Bewegung oder Bewegungskombination aus dem Gefahrenbereich hinausführt - also im Prinzip eine Aktion zum Zwecke der Flucht.

2. Normalerweise verläuft die Tätigkeit 'Kraftfahren' 'automatisch', d.h., nach WINKLER³⁾: 'Wie die motorischen Sprechwerkzeuge durch ein bloßes Worthild automatisch insang gesetzt werden können, so vermag das spezifische Bild der Straßensituation den motorischen Lenkapparat des Fahrers automatisch in Bewegung zu setzen,' und nicht nur den motorischen, denn 'Wahrnehmen und Bewegen stehen beim Kraftfahren zumeist unter der Leitung von instinkthaften Direktiven, z.B. der Gefahrenwitterung oder des Selbsterhaltungstriebes.'⁴⁾ Bei

¹⁾ Aufbau der Person. S.204f.

²⁾ ebd., S.205f.

³⁾ Psychologie des Verkehrs. S.277.

⁴⁾ ebd., S.276.

LEONHARD¹⁾ lesen wir, daß sich diese Automatismen, die fortan unter der Schwelle des Bewußtseins ablaufen, durch häufige Wiederholung von selbst bilden.

Zwar strebt der Kraftfahrer bewußt ein bestimmtes Ziel an, doch ist hier der Hinweis von LERSCH²⁾ zu beherzigen, 'daß in den meisten Willenshandlungen antriebsunmittelbare und automatisierte Handlungen als Teilvorgänge enthalten sind.'

Dies ist auch gar nicht anders möglich, denn - lesen wir bei WINKLER³⁾ - 'die große Geschwindigkeit im Ablauf der wechselnden Situationen des Straßenverkehrs läßt es gar nicht zu, daß die Vorgänge des Merkens und Wirkens ausschließlich rational innerviert und gesteuert werden. Sie verlagern sich mit zunehmender Übung und Erfahrung in die Bereiche des Subkortikalen, in die Peripherie unseres bewußten Handelns.'

Aus letzterem jedoch geht hervor, daß der Automatismus nicht ganz die Kontrolle des Bewußtseins entbehren kann. Auch die einfachsten, scheinbar restlos automatisierten Tätigkeiten erfordern - wie DÜKER⁴⁾ experimentell beweisen konnte, indem er einfache, 'automatische' Bewegungen den gleichen, mittels elektrischer Muskelreizung erzeugten Bewegungen gegenüberstellte - ein Mindestmaß an Zuwendung von Aufmerksamkeit und Willen. So kann sich, wieder mit WINKLER⁵⁾ zu sprechen, der Kraftfahrer weder ganz auf das bewußte noch ganz auf das automatische Auffassen und Handeln einstellen, vielmehr erfordert seine Tätigkeit 'eine Umstellung der seelisch-geistigen Handlungsbereitschaft, die ständig zwischen der Sicherheit reflektorischer Bewegungsformen, der Gefahr unsinniger hypobulischer Mechanismen und einer hellwachen noetischen Erwartungshaltung zu pendeln hat.'

1) Psychologische und psychiatrische Ursachen der Verkehrsunfälle. Ärztl.Mittlg.5 1955. S.130.

2) Aufbau der Person. S.435.

3) Psychologie des Verkehrs. S.276.

4) Untersuchungen zur Theorie der Willenshandlung. Kongr.-Ber.17/18 d. DGfPs. 1953. S.39ff.

5) Psychologie des Verkehrs. S.274.

Doch 'stärkere Spannungen in der Seele stören ... die unbewußten Automatismen,' wie LEONHARD¹⁾ hervorhebt. Erst recht unterbrechen natürlich Affekte -was LERSCH²⁾ betont- den normalen Rhythmus des psychosomatischen Gesamtgeschehens.

Dies gilt besonders bei Plötzlichkeit und Überraschung, wobei es -schreibt LANGE LÜDDEKE³⁾- 'vor allem auf das Überraschungsmoment und nicht einmal so sehr auf die Schwere des affektauslösenden Ereignisses' ankommt.

Demnach ist für diesen Fall Schreck der störendste Affekt. Dazu äußert WINKLER⁴⁾: 'Das Zusammenspiel der instinkthaft geleiteten Wahrnehmungs- und Bewegungsvollzüge ist durch den Schock so erschüttert, daß ein völliges Neueinsetzen des Handlungsablaufes vom Willkürlichen, Bewußten her nötig wird.'

Die Notwendigkeit dieses Neueinsetzens aber ist die eigentliche Gefahr der Situation, auch inbezug auf die Verkehrsunfallflucht. Es bedarf nach RANKE⁵⁾ einer besonderen Erziehung, um eine nicht-angeborene Verhaltensweise selbstverständlich funktionieren zu lassen, und trotzdem kann in Ausnahmesituationen das Ursprüngliche wieder zum Vorschein kommen. Denn, schreibt LERSCH⁶⁾, 'in den Primitiv-Affekten verläßt der Mensch seine Haltung als denkendes Wesen ... Es findet ein Abbau der noetisch-willensmäßigen Schicht der Person, ein Absinken in eine vor-intellektuelle, ungeistige und willensmäßig unkontrollierte Haltung statt.'

Während der Masur zwischen dem Abbrechen der automatischen und dem Neueinsetzen der bewußten Handlung ist

1) Ursachen der Verkehrsunfälle. S.130.

2) Aufbau der Person. S.189.

3) Gerichtliche Psychiatrie. S.229f.

4) Psychologie des Verkehrs. S.277.

5) Die Anpassungsfähigkeit des menschl.Körpers. S.206.

6) Aufbau der Person. S.189f.

aber oft -vgl.dazu WULFFEN¹⁾- eine neue unbewußte Handlung entstanden, bevor überhaupt das Bewußtsein sich einschalten kann.

Auf jeden Fall aber ist die von LANGE LÜDDEKE²⁾ erwähnte Gefahr groß: 'Zu Störungen des Freiheitsgefühls kann es bei Handlungen kommen, die aus uralten Instinkten oder aus allmählich erworbenen Automatismen heraus entstehen.' Denn hier setzt eine Kette seelischer Funktionsabläufe ein: Gefühl der Unfreiheit - fehlendes Gefühl der Verantwortlichkeit - keine Bereitschaft, Verantwortung zu tragen - Flucht.

3. Da es -wie gezeigt- vom Kraftfahrer einen Entschluß erfordert, nach einem Unfall nicht der geweckten Triebkraft der Flucht zu folgen, sondern an Ort und Stelle zu bleiben, ergibt sich außerdem häufig eine Überforderungssituation in dem Sinne, wie MIERKE³⁾ es darstellt:

'Der Begriff "seelische Überforderung" läßt sich nach Inhalt und Umfang nicht genau fixieren ... Hauptmerkmale der Überforderung können sein: das Bewußtsein der Ausweglosigkeit, der Hilflosigkeit gegenüber fremden Gewalten, die Verzweiflung an der Sinnhaftigkeit des Daseins, die würgende Angst um die eigene Existenz. Es läßt sich demgegenüber aber auch schon als "Über"-Forderung ansehen, wenn eine isolierte seelische Funktion oder Charakterdominante über eine zumutbare Höchstgrenze hinaus beansprucht wird ... wenn z.B. der Wille überspannt wird.'

Alles also Merkmale, die auf die psychische Situation des am Unfallort wartenden Kraftfahrers zutreffen.

Nun zeigt jede Überforderungssituation einen charakteristischen Verlauf, und zwar, wie MIERKE beobachten konnte, den gleichen, ob es sich um eine Überforderung der Gesamtpersönlichkeit oder isolierter Funktionen

¹⁾ Kriminalpsychologie. S.33.

²⁾ Gerichtliche Psychiatrie. S.22.

³⁾ Verlaufs- und Wirkungsformen seelischer Überforderung. Psychologische Rundschau III/1 1952. S.42.

handelt. Sein Experiment sei als typisch erwähnt¹⁾: Er setzte die Versuchspersonen (Vpn.) vor einen komplizierten Reiz-Reaktions-Apparat für Mehrfachhandlung. Einen Apparat also, bei dem im Wahrnehmungsfeld der Vpn. verschiedene Sinnesreize dargeboten werden können: das Aufflammen verschiedenfarbiger Lämpchen an verschiedenen Stellen, das Ertönen akustischer Signale usw., teils nacheinander, teils gleichzeitig, worauf die an einem Schalttisch sitzende Vp. durch bestimmte, für jeden Reiz genau vorgeschriebene Handlungen zu reagieren hat. Der MIERKE'sche Apparat war nach Schwierigkeitsgraden stark variabel. Es wurde zunächst ein Vorversuch durchgeführt, um für jede Vp. die individuelle Höchstgrenze ihrer Leistungsfähigkeit zu ermitteln. Mit diesem Grad wurde der Hauptversuch begonnen, dann aber die Schwierigkeit über die Höchstgrenze hinaus gesteigert.

Nur 10% aller Vpn. suchten die neue Situation erfindereich zu meistern. Bei allen anderen ergab sich ein steiler Absturz der vorher erzielten Leistungen 'in zwei deutlich voneinander abhebbaren Phasen, einer solchen der ungesteuerten und zerfahrenen Fehllaufhandlungen und einer darauffolgenden der funktionellen Lähmung.' MIERKE nennt dies den 'Überforderungs-Schock'. Dabei verliert die Persönlichkeit 'die Steuerung ihrer Handlungen; diese erfolgen nicht mehr nach Maßgabe differenzierter Gestaltungstendenzen, sondern durchweg in der Form elementarer Reaktionsweisen.'²⁾

Auch brauchen die Auswirkungen nicht auf das überforderte Gebiet beschränkt zu bleiben, sondern 'bei dem engen Integrationszusammenhang innerhalb des Persönlichkeitsgefüges können sich zudem Überforderungen in einem Funktionsbereich auch auf einen benachbarten auswirken,' sodaß z.B. bei Überforderung des Reaktionsvermögens auch Kritikfähigkeit, Ordnung und Kombinationsvermögen ausfallen. Diese Ausstrahlung auf benachbarte

¹⁾ Überforderung. S.44f.

²⁾ ebd., S.44.

Bereiche hat insbesondere Bedeutung bei automatisierten Handlungen.¹⁾

Die Überforderung gehört also zu den Zuständen, 'welche die Aktionsfähigkeit der Ich-Person reduzieren oder ausschalten,' wie v.HOLZSCHUHER²⁾ es ausdrückt, und dann 'kann die Primitivperson ein Verhalten im Sinne ihrer eigenen Strebungen unmittelbar und mehr oder minder ungehemmt betreiben (somit auch ein Verhalten, das jeglicher Vernunft widerspricht).'

Zudem ist die subjektive Begleiterscheinung jeder Überforderung Angst, und 'wo und wann immer die Primitivperson von Angst ergriffen ist, herrscht uneingeschränkte Primitivität ... An Vernunft und bessere Einsicht zu appellieren, ist unter solchen Umständen gänzlich sinnlos.'³⁾

Ein derartiges Zurückfallen auf die Primitivschichten öffnet natürlich Tür und Tor für die Verkehrsunfallflucht, denn ist in einer solchen Situation die Triebkraft der Flucht geweckt, so kann sie -wie wir sahen- von einer gewissen Stärke ab nicht mehr durch den Verstand, sondern höchstens noch durch eine andere Primitivtendenz überwunden werden.

II. Juristisches.

Haben wir mit dem Vorstehenden die beim Kraftfahren und insbesondere bei einem Verkehrsunfall wirksamen allgemeinspsychologischen Gesetzmäßigkeiten dargestellt, so muß insbesondere auch die juristische Seite des Problems im folgenden beleuchtet werden.

Der § 142 StGB lautet:

'1. Wer sich nach einem Verkehrsunfall der Feststellung seiner Person, seines Fahrzeugs oder der Art seiner Beteiligung an dem Unfall vorsätzlich durch die Flucht entzieht, obwohl nach den Umständen infrage

¹⁾ Überforderung. S.43f.

²⁾ Praktische Psychologie. S.134.

³⁾ ebd., S.282.

kommt, daß sein Verhalten zur Verursachung des Unfalls beigetragen hat, wird mit Gefängnis bis zu 2 Jahren oder mit Haft und mit Geldstrafe oder mit einer dieser Strafen bestraft.

2. Der Versuch ist strafbar.

3. In besonders schweren Fällen ist die Strafe Gefängnis nicht unter 6 Monaten oder Zuchthaus.'

Was ein Verkehrsunfall ist, wird definiert¹⁾:

'Verkehrsunfall ist jedes Ereignis, in dem beim Verkehr ein Mensch getötet oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt worden ist.'

a) Das Fluchtverbot als Ausnahme im Strafrecht.

'Die Selbstbegünstigung ist straflos, und so wird § 142 vom 1.StSt auch als begrenzte Ausnahme von dieser Straflosigkeit angesehen,' schreibt SCHMIDHÄUSER²⁾.

SEIBERT³⁾ bemerkt, daß der heutige § 142 StGB vorher als § 139a zum damaligen § 139 StGB (jetzt § 138 StGB) 'Unterlassene Verbrechensanzeige' gehörte.

Und KUHLE⁴⁾ spricht in diesem Zusammenhang von einer 'Sonderregel', 'die ihresgleichen im deutschen Recht nicht hat. Keinem Delinquenten macht man einen besonderen Vorwurf daraus, daß er nach der Tat sich nicht sogleich stellt, sondern sein Heil in der Flucht sucht.' Tatsächlich ist eben das Dableiben, obwohl es eigentlich ein Nicht-Tun ist, hier schwieriger als das Weggehen, das ein Tun darstellt, und man spräche wohl besser von der Wartepflicht als vom Fluchtverbot. 'Warten' ist eine spezifische psychische Situation. Hierzu bemerkt SCHMIDHÄUSER⁵⁾: 'Daß das Dableiben als körperliches

¹⁾ Zust ObLG, 28.11.51, III,415,51; zit. nach F.Müller, Straßenverkehrsrecht, S.434.

²⁾ Fluchtverbot und Anzeigegebot bei Verkehrsunfällen. Juristenzeitung X/14 1955. S.437.

³⁾ Gedanken zur Unfallflucht. Neue jur.Wochenschr.VIII 1955. S.1428.

⁴⁾ Die Fahrerflucht nach § 22 KFG und angrenzende Tatbestände. S.22.

⁵⁾ Fluchtverbot. S.436.

Verhalten eine entschiedenere Anforderung an den Willen bedeuten kann als das Weggehen, das erfahren wir oft genug als Wartende, auch ohne daß wir nach einem Verkehrsunfall auf die Polizei warten.'

Das Wartegebot nach Verkehrsunfällen ruhe auf dem Gedanken, daß 'die Teilnahme am Straßenverkehr an eine verschärfte Ordnung bindet.'¹⁾

Dementsprechend findet man auch allenthalben das Bemühen, dieses Gebot zu begründen. Es ist dies deutlich im ausländischen Recht (nach SEIBERT²⁾), ebenso in der geschichtlichen Entwicklung, wo die einzelnen Bestimmungen immer erst aus den praktischen Notwendigkeiten des Verkehrs entstanden³⁾:

Im deutschen Recht: 1. 1906 nur Gebot zum Anhalten und Hilfeleisten, keine Strafandrohung. 2. 1908 Strafandrohung unter Berufung auf Gesinnung und öffentliches Interesse. 3. 1909 eine der heutigen ähnliche Bestimmung als § 22,1 KFG⁴⁾, doch nur Pflicht, Person und Fahrzeug feststellen zu lassen, und Möglichkeit 'tätiger Reue', d.h. spätestens am folgenden Tag Selbstanzeige. 4. Durch Verordnung 1938 auf Kleinkrafträder ausgedehnt (technische Entwicklung!). 5. 1939 Heraufsetzung des Strafmaßes. 6. 1940 Übernahme als § 139a ins Strafgesetzbuch, Abschaffung der 'tätigen Reue'. 7. 1952 mit gleichem Wortlaut zum selbständigen § 142 StGB gemacht.

KREBS⁵⁾ -der die Entwicklung z.T. kritisiert- hebt als wichtigste Änderungen hervor, daß die Feststellung der Art der Beteiligung am Unfall nicht mehr einfache Tatsachenfeststellung sei, und daß die Möglichkeit tätiger Reue beseitigt worden ist.

Jedenfalls wird auch juristischerseits anerkannt, daß das Warten nach einem Unfall eine persönliche 'Leistung' darstellt.

¹⁾ Schmidhäuser, Fluchtverbot. S.440.

²⁾ Unfallflucht. S.1428.

³⁾ Nach Weigelt, Flucht nach einem Verkehrsunfall. in Verkehrsrecht A-Z, Liefgr.40 1952. Blatt 1.

⁴⁾ = Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen.

⁵⁾ Fahrerflucht. S.182.

b) Was ist Flucht?

Der Begriff 'Flucht' wird vom 2.u.3. StS BGH in Urteil vom 30.6.55 folgendermaßen definiert¹⁾:

'Flucht ist -dem äußeren Tatbestand nach- das räumliche Verlassen der Unfallstelle durch einen der Feststellungspflicht unterliegenden Beteiligten, und zwar auf eine Entfernung oder an einen Ort, wo der Täter nicht oder nicht ohne weiteres mehr feststellbar ist.'

SEIBERT weist daraufhin, daß schnelles Sichentfernen entgegen dem allgemeinen Sprachgebrauch für den juristischen Fluchtbegriff nicht begriffswesentlich ist. 'Flucht begeht auch, wer sich, z.B. um nicht aufzufallen, langsam entfernt.'²⁾

Ausreichend ist das Entfernen von der Unfallstelle auch dann, wenn nur Teilfeststellungen vereitelt werden sollen. 'Unfallflucht' -erläutert dies BERGER³⁾- 'ist ... auch dann gegeben, wenn der Täter durch das Verlassen der Unfallstelle die rechtzeitige Entnahme einer Blutprobe zur Feststellung einer allenfallsigen Alkoholbeeinflussung unmöglich macht oder wenn er sich nur eine kurze Strecke entfernt, um mit einem Beifahrer den Platz zu tauschen und diesen als Fahrer auszugeben.'

Andere Formen der Verschleierung fallen nicht unter den Tatbestand der Verkehrsunfallflucht. Der § 142 StGB, heißt es bei BERGER⁴⁾, 'verbietet lediglich das räumliche Entfernen von der Unfallstelle.'

Endlich muß zum äußeren der innere Tatbestand hinzukommen: Der Fahrer muß wissen und wollen, daß er sich durch sein Entfernen den erforderlichen Feststellungen entzieht. 'Nicht jede Weiterfahrt über die eigentliche Unfallstelle' -schreibt KUHLE⁵⁾- 'ist gleich als Flucht zu bewerten ... So schadet es nichts, wenn der Fahrer

¹⁾ nach Seibert, Unfallflucht. S.1428.

²⁾ ebd.

³⁾ Gedanken zur Auslegung des § 142 StGB. in Dt.Auto-recht, XXIV/7 1955. S.153.

⁴⁾ ebd., S.152.

⁵⁾ Fahrerflucht. S.62.

aus Bestürzung oder Kopflosigkeit nach dem Unfall noch eine gewisse Strecke weitergefahren ist, dann aber aus freien Stücken gehalten hat ... Das zugestandene Maß ist aber überschritten, wenn er 60-80 m weiterfährt und erst angesichts der Verfolgung hält oder durch eine Kreuzungssperre aufgehalten wird.'

Das freiwillige Halten dürfte dabei wichtiger sein als die gefahrene Strecke, deren eben noch zulässige Länge ja doch den Einzelumständen nach sehr verschieden sein wird, auch von verschiedenen Autoren ganz verschieden angegeben ist (s.z.B. WEIGELT¹)).

c) Das 'Infragekommen' der Unfallbeteiligung.

Daß vom Tatbestand der Verkehrsunfallflucht überhaupt gesprochen werden kann, setzt voraus, wie WEIGELT²) schreibt, 'die sofortige Kenntnis des Täters von dem wenigstens möglicherweise eingetretenen Verkehrsunfall.'

Jedoch muß dies keine sichere Kenntnis sein, vielmehr 'ist es ausreichend, daß der Täter damit rechnet, er komme als Verursacher oder Mitverursacher des Verkehrsunfalles inbetracht.' (WEIGELT³); s.a.MÜLLER⁴), KUHLE⁵)).

'Verursacher oder Mitverursacher' sein ist scharf zu trennen von der Frage der Schuld. Es genügt, daß der Kraftfahrer 'weiß oder damit rechnet ... daß er an einem Unfall in irgendeiner Form beteiligt war, für schuldig oder mitschuldig braucht er sich nicht zu halten.' (BERGER⁶); im gleichen Sinne MÜLLER⁷) u.a.).

Ebenso ist -das betont KUHLE⁸)- die Schwere der Unfallfolgen unmaßgeblich.

¹) Flucht nach einem Verkehrsunfall. Blatt 4.

²) ebd.

³) ebd., Blatt 6 u. 7.

⁴) Straßenverkehrsrecht. S.435.

⁵) Fahrerflucht. S.66.

⁶) Auslegung des § 142 StGB. S.154.

⁷) Straßenverkehrsrecht. S.437.

⁸) Fahrerflucht. S.42.

Sowohl Schuld als auch Schwere der Folgen lassen sich meist in der Schnelligkeit des Unfallgeschehens gar nicht übersehen, können also nicht als Motiv für das Verhalten des Kraftfahrers gebilligt werden. (KUHLE¹) u. MÜLLER²).

d) Vorsatz.

Der § 142 StGB fordert ein vorsätzliches Sich-entfernen; es gibt also keine fahrlässige Verkehrsunfallflucht.

Zum Vorsatz gehört nach WULFFEN³: Der Täter 'muß die Vorstellung einer Tat haben, welche die gesetzlichen Tatbestandsmerkmale aufweist.'

Für die Verkehrsunfallflucht bedeutet dies (gemäß WEIGELT⁴): 'Der Täter muß also nach den Feststellungen des Gerichts gewußt oder bewußt in Kauf genommen haben, daß

- a) er an einem Unfall beteiligt war,
- b) nach den Umständen in Frage kam, daß sein Verhalten zu dessen Verursachung beigetragen hat,
- c) zur Feststellung bereite Personen in der Nähe anwesend oder in Kürze zu erwarten waren,
- d) er sich gleichwohl diesen Tatsachen zum Trotz den Feststellungen durch die Flucht entzog.'

Mit WULFFEN⁵) zu verlangen, daß alle diese Tatbestandsmerkmale zwischen Willensentschluß und Ausführung einmal klar bewußt gewesen sein müssen, dürfte hier allerdings eine unerfüllbare Forderung sein.

Zudem reicht bedingter Vorsatz aus. Hiervon wird (mit KUHLE⁶) dann zu reden sein, wenn 'der Fahrer eine zuverlässige Kenntnis von den Einzelheiten des Unfalls, dem Umfange der durch das Ereignis hervorgerufenen Schädigung nicht besitzt; allein er rechnet mit der

¹) Fahrerflucht. S.42.

²) Straßenverkehrsrecht. S.434.

³) Kriminalpsychologie. S.122f.

⁴) Flucht nach einem Verkehrsunfall. Blatt 6.

⁵) Kriminalpsychologie. S.122f.

⁶) Fahrerflucht. S.65f.

Wahrscheinlichkeit oder doch wenigstens Möglichkeit einer Personen- oder Sachbeschädigung, und will sich für diesen Fall und gerade deshalb der ihm unangenehmen Feststellung durch die Flucht entziehen.'

An die Gewissenspflicht des Kraftfahrers werden dabei sehr strenge Anforderungen gestellt. So ist es nach WEIGELT¹⁾ ausreichend, daß der Kraftfahrer das Gefühl gehabt habe, sein Fahrzeug mußte ein unbekanntes Hindernis überwinden. 'Die bloße Vorstellung des Fahrers, es sei kein oder nur geringer Schaden entstanden, schließt die Annahme eines Vorsatzes nicht aus.'

Endlich ist auf jeden Fall gleichgültig, 'welchen Beweggründen die Absicht entsprang, sich der Feststellung zu entziehen.' (MÜLLER²⁾; ebenso KUHLE³⁾)).

e) Typen der Verkehrsunfallflucht.

Für den Tatbestand der Verkehrsunfallflucht als solchen ist -wie wir sahen- das Motiv und auch die Art der Ausführung nicht maßgeblich. Doch können diese Faktoren durchaus hinsichtlich der Beurteilung und damit des Strafmaßes eine Rolle spielen. Vorerst können allerdings für eine Typeneinteilung der Verkehrsunfallflucht nur einige richtungweisende Beispiele gegeben werden.

I. Vom Täter her Typen aufzustellen, dazu sind die Hinweise aus der Literatur noch zu spärlich. Es scheinen konstitutionstypologische Unterschiede zu bestehen (ROHRACHER⁴⁾, MIERKE⁵⁾)), es wären typische Seelenverfassungen herauszustellen (OSTERKORN⁶⁾, KUHLE⁷⁾)) usw.

II. Ein anderer Einteilungsgesichtspunkt hat von der Art der Ausführung auszugehen.

¹⁾ Flucht nach einem Verkehrsunfall. Blatt 6f.

²⁾ Straßenverkehrsrecht. S.436.

³⁾ Fahrerflucht. S.67

⁴⁾ Kleine Charakterkunde. S.61ff.

⁵⁾ Überforderung.

⁶⁾ Kraftfahrzeuge und Verbrechen. S.27.

⁷⁾ Fahrerflucht. S.57.

1. Der normalerweise am einfachsten gelagerte Fall ist die unüberlegte Flucht, von der OSTERKORN¹⁾ sagt: 'Ehe der Fahrer oft wirklich recht überlegt hat, ist er schon weitergefahren und hat sich damit bereits strafbar gemacht.' Man wird hier besonders häufig Fälle finden, die ganz sinnlos sind, weil der Fahrer -etwa in einer belebten Straße- eigentlich genau weiß, daß er sich nicht unerkant entfernen kann.

2. Teils psychologisch einfacher zu verstehen, teils jedoch wegen der großen Wahrscheinlichkeit des Gelingens ethisch ungünstiger zu bewerten ist die Flucht in einer dafür besonders geeigneten Situation. Denn dann kann der Fahrer 'unter Umständen leicht entkommen, namentlich bei Dunkelheit, unsichtigem Wetter und unbelebten Straßen.' (OSTERKORN²⁾). Es wird hier besonders schwer zwischen triebhafter und überlegter Handlung zu unterscheiden sein.

3. Nach NUSSIE³⁾ wird mit sehr großer Wahrscheinlichkeit eine Kurzschlußhandlung vorliegen, 'wenn jemand, der sich sofort nach dem Unfall von der Unfallstelle entfernt hat, nach einiger Zeit dorthin zurückkehrt.' Doch kann die Rückkehr auch erfolgt sein auf das Drängen eines Dritten, oder weil der Fahrer gemerkt hat, daß er doch erkannt wurde, oder weil er einen wichtigen Umstand inzwischen verschleiern konnte usw.

4. Ein besonderer Typus, den u.a. KUHLE⁴⁾ erwähnt, bei dem es selten möglich sein wird, etwas anderes als Überlegung anzunehmen, ist die Flucht nach erlaubter Entfernung, wenn z.B. der am Unfall beteiligte Kraftfahrer einen Verletzten zum Arzt fährt, sich dann aber unerkant entfernt, statt an die Unfallstelle zurückzukehren.

5. Auf Überlegung und Rücksichtslosigkeit kann man -WIGGELT⁵⁾ zufolge- im allgemeinen schließen, wenn der

1) Kraftfahrzeug und Verbrechen. S.27.

2) ebd.

3) Kraftfahrzeuggesetzgebung. S.64.

4) Fahrerflucht. S.62.

5) Flucht nach einem Verkehrsunfall. Blatt 9.

Fahrer bei der Flucht zusätzliche Maßnahmen ergreift, die ein Erkennen erschweren und oft genug weitere Gefahren mit sich bringen, z.B. Fahren ohne Licht.

6. Endlich können auch zusätzliche Straftaten des Fahrers oder anderer Personen je nach Lage der Dinge die Verkehrsunfallflucht leichter oder schwerer erscheinen lassen, so Aussetzung, unterlassene Hilfeleistung, Widerstand (WEIGELT¹), Anstiftung, Nötigung, Beihilfe (KUHLE²)).

f) Möglichkeiten der Exkulpierung.

Aus den juristischen Stellungnahmen zur Verkehrsunfallflucht geht hervor, daß es nur 2 prinzipielle Möglichkeiten einer Exkulpierung gibt:

I. Der Kraftfahrer hat von einem Unfall nichts gemerkt (dann ist es eigentlich gar keine 'Flucht'); oder

II. der Fahrer war zur Zeit der Tat nicht oder nur bedingt zurechnungsfähig.

Im folgenden sollen diese beiden Möglichkeiten näher besprochen werden.

Ad I. Da -wie erwähnt- als vorsätzliche nur die bewußt erlebte und durchgeführte Handlung angesehen werden kann, können wir uns hier zum Ausgangspunkt LANGE LÜDDEKE's³) Definition des Bewußtseins nehmen, das er bezeichnet als 'einen Zustand ... in dem unsere psychischen Funktionen ganz bestimmten Bedingungen genügen: 1. Nehmen wir äußere und innere Vorgänge mit einer bestimmten Klarheit und Helligkeit wahr ... 2. Muß die innere Kontinuität des Erlebten erhalten sein. 3. Ist die Selbstbeherrschung im Sinne der "subjektiven Freiheit" zu fordern.'

'Unter "Klarheit" verstehen wir dabei die Möglichkeit, den wahrgenommenen Inhalt so klar zur Verfügung zu haben, wie die äußere Situation es erlaubt, während "Helligkeit" die Intensität ausdrückt, mit der der Wahrnehmende auf das Wahrgenommene gerichtet ist.'⁴)

1) Flucht nach einem Verkehrsunfall. Blatt 11.

2) Fahrerflucht. S.70.

3) Gerichtliche Psychiatrie. S.21f.

4) ebd., S.21.

Wenn nicht alle 3 Bedingungen erfüllt sind, kann also nicht von dem bewußten Erfassen einer Situation oder eines Vorganges gesprochen werden. Und dabei ist wichtig: 'Jede dieser Seiten kann unabhängig von den anderen für sich gestört sein.'¹⁾

Auszuklammern sind von vornherein die Fälle, in denen es wirklich die äußere Situation dem Kraftfahrer unmöglich gemacht hat, den Unfall zu bemerken. Sie sind selten, und die Behauptung des Fahrers meist ziemlich leicht auf ihren Wahrheitsgehalt zu prüfen.

1. Die Wahrnehmung kann in der Weise gestört sein, daß gar nichts Besonderes bemerkt wird, oder aber auch, daß zwar ein Unfall bemerkt wird, das Wahrnehmungsmaterial aber derart verändert ins Bewußtsein tritt, daß der Kraftfahrer sich unbeteiligt an dem Geschehen glaukt.

Derartige Prozesse können im Wahrnehmungsvorgang enthalten sein. So hebt LANGE LÜDDEKE²⁾ hervor, daß 'eine Auswahl, Rangordnung und Gestaltung des Wahrgenommenen, eine determinierende Tendenz am Werke ist,' die sich bei Affekten leicht störend und verfälschend einschalten kann. Dies bestätigt LERSCH³⁾: 'Die hohe Intensität der Strebungen erweist sich darin, daß alle Inhalte des Erlebens -einschließlich Wahrnehmungen, Vorstellungen und Gedanken- vom Ziel der Strebungen bestimmt und beherrscht werden. Auf dem Gebiet der Wahrnehmung äußert sich dies als psychische Selektion, das Suchbild vernichtet das Merkbild (v.UEXKUELL); es wird -unter dem Zwang der Strebung bzw. des Triebes- nur das wahrgenommen, was dem erstrebten Ziel entspricht, alles andere wird nicht oder kaum wahrgenommen.'

Bewußtseinstrübungen -auch vorübergehende- geringeren oder stärkeren Grades kommen schließlich -nach LANGE LÜDDEKE⁴⁾- mit oder ohne äußeres Ereignis vor bei

¹⁾ Gerichtliche Psychiatrie. S.22.

²⁾ ebd., S.21.

³⁾ Aufbau der Person. S.178.

⁴⁾ Gerichtliche Psychiatrie. S.230.

'sog. Grenzzuständen, also bei psychopathischen Persönlichkeiten, aber auch bei Hirnverletzten, Arteriosklerotikern und anderen.' Bei einem seinerseits sich der Beachtung so stark aufdrängenden Ereignis wie einem Verkehrsunfall müßte allerdings eine recht grobe Störung dieser Art vorhanden sein, um die geschilderten Ausfälle hervorzubringen. Ob und wie oft Wahrnehmungsstörungen als Entlastungsgrund bei Verkehrsunfallflucht überhaupt infrage kommen, wäre also erst zu überprüfen.

2. Die innere Kontinuität des Erlebten wird am leichtesten durch die Schockwirkung eines Unfalls unterbrochen. Soweit es die hierdurch bedingte Handlungsweise betrifft, soll es erst unter II. besprochen werden.

Es ist jedoch in diesem Zusammenhang daran zu denken, daß die häufig beobachtete retrograde Amnesie möglicherweise in schnellster Folge nach dem Schockerlebnis einsetzen kann, sodaß das bereits wieder bewußte Weiterfahren tatsächlich ohne Erinnerung an einen Unfall geschieht. Auf den ersten Blick erscheint dies dann wenig glaubhaft, denn meist kann sich der betreffende Mensch (nach McDOUGALL¹), der die Amnesien als Spaltungssymptome in der Persönlichkeit auffaßt) 'nach wie vor allgemein einsichtsvoll und angepaßt verhalten, seine sprachliche Ausdrucksfähigkeit und sein Verständnis für Gesprochenes und Geschriebenes sind ungeschwächt, sein Charakter bleibt im wesentlichen unverändert; aber er ist unfähig, sich an irgendwelche bestimmten Umstände oder Tatsachen seines verflossenen Lebens zu erinnern.'

Endlich haben Amnesien forensisch insofern eine Bedeutung, als -wiederum nach LANGE LÜDDEKE²)- die Behauptung eines Menschen, er könne sich an einen Unfall nicht erinnern, ihm, falls er bewußtlos war, in keinem Fall widerlegt werden kann, 'auch dann nicht, wenn er ein Interesse an dem Nichtwissen hat.' Natürlich muß es sich normalerweise um eine Erinnerungslücke handeln, die unmittelbar im Anschluß an den Unfall bestand.

¹) Aufbaukräfte der Seele. S.172f.

²) Gerichtliche Psychiatrie. S.216.

3. Auch dieser Punkt ist unter II. zu besprechen.

Ad II. Hat jemand sich der Verkehrsunfallflucht schuldig gemacht, d.h. sich unter den Voraussetzungen des § 142 StGB von der Unfallstelle entfernt, obwohl er den Unfall und seine Beteiligung daran bemerkt hatte, dann besteht die Möglichkeit einer Exkulpierung nur noch, wenn § 51 StGB angewendet werden kann.

§ 51 StGB.

'1. Eine strafbare Handlung ist nicht vorhanden, wenn der Täter zur Zeit der Tat wegen Bewußtseinsstörung, wegen krankhafter Störung der Geistestätigkeit oder wegen Geistesschwäche unfähig ist, das Unerlaubte der Tat einzusehen oder nach dieser Einsicht zu handeln.

2. War die Fähigkeit, das Unerlaubte der Tat einzusehen oder nach dieser Einsicht zu handeln, zur Zeit der Tat aus einem dieser Gründe erheblich vermindert, so kann die Strafe nach den Vorschriften über die Bestrafung des Versuchs gemildert werden.'

Alle Autoren sind sich darin einig, daß bloße, unkomplizierte 'Kopflosigkeit' oder 'Bestürzung' infolge des Ereignisses nicht hinreicht, um eine Straflosigkeit zu begründen (s. BERGER¹); die Argumentation von WEIGELT²), 'der Gedanke, sich den Folgen eines etwa durch den Fahrer verursachten Unfalls nicht durch die Flucht entziehen zu dürfen' sei 'so einfacher Art und für den Kraftfahrer so selbstverständlich, daß es hierzu keinerlei Überlegung und keines besonderen Zeitraumes bedarf,' ist in dieser Eindeutigkeit nach dem Vorausgehenden psychologisch nicht haltbar). Es käme dies auch tatsächlich einem Illusorisch-werden aller einschlägigen Bestimmungen gleich, denn alle Menschen, nicht etwa nur besonders feinfühlige -lesen wir bei KUHLE³)- können sich durch das Schockerlebnis eines Unfalls in einem kritischen Seelenzustand befinden.

¹) Auslegung des § 142 StGB. S.154.

²) Flucht nach einem Verkehrsunfall. Blatt 7.

³) Fahrerflucht. S.64.

Selbst wo wirklich Charaktermerkmale eines Menschen hereinspielen, ist noch nicht ohne weiteres Straffreiheit gegeben. So schreibt LANGE LÜDDEKE sich also etwa um einen Täter, der zwar willensschwach ist, dessen Willensschwäche aber auf einer noch nicht als krank zu bewertenden Charakteranlage beruht, so besteht für ihn nicht die Möglichkeit der Exkulpierung.¹ Eine Grenzziehung wird hier naturgemäß sehr schwierig.

Auf keinen Fall genügt es aber, wie dies z.B. WEIGELT²) tut, sich auf die 'allgemeine Lebenserfahrung' zu berufen. Zweckmäßigkeit, Geschicklichkeit, Sicherheit des Verhaltens, auch in schwierigen Situationen, sind noch kein sicherer Beweis für einen normalen psychophysischen Gesamtzustand.

ESSER³) beschreibt 2 Fälle, in denen Verkehrsunfallflucht angenommen worden war, spätere medizinische Untersuchung jedoch Schädelverletzungen zeigte, die eine Bewußtseinsstörung nach dem Unfall annehmen ließen. Er schreibt dazu: 'Beide Beobachtungen stimmen im Kernpunkt der ganzen Angelegenheit überein, indem beidemale die Angeklagten behaupten, daß sie von dem eigentlichen Unfall, insbesondere aber von ihrem Verhalten in der dem Unfall direkt folgenden Zeit nichts mehr wissen, bzw. nur eine erheblich lückenhafte Erinnerung haben, während beide-male den Tatzeugen oder Zeugen, die die jetzt Angeklagten Stunden später sahen, in deren Verhalten nichts allzu Besonderes auffiel ... Daß es also bei einem Schädelunfall eine Handlungsfähigkeit des Verletzten, und zwar teils eine sinnlose, teils eine sinnvolle und ganz "normal" erscheinende, gibt, auch dann, wenn infolge der durch den Unfall bedingten starken Bewußtseinsstörung oder völligen Bewußtlosigkeit eine Erinnerungslosigkeit besteht, ist erwiesen ... Es ist also nicht möglich, wie das vom Gericht bei dem erstgeschil-

1) Gerichtliche Psychiatrie. S.18.

2) Flucht nach einem Verkehrsunfall. Blatt 7.

3) Abwege des Menschen. S.146ff.

derten Autounfall geschah, von der "allgemeinen Lebenserfahrung" zu sprechen und damit allein die Angaben des Beschuldigten als Ausflucht abzutun.'¹⁾

Wenn es sich also um die Frage der Exkulpierung dreht, kann nur der Einzelfall genau geprüft werden. Dazu schreibt LANGE LÜDDEKE²⁾: 'Dabei wird die äußere wie die innere Situation, die Art der Tat (Persönlichkeitsadäquanz), das Verhalten nach der Tat, die Erinnerung (Lücken oder völlige Amnesie), eventuelle körperliche Begleiterscheinungen, die übrigens bei verschiedenen Menschen verschieden sind, in Rechnung zu setzen sein.'

III. Ursachen und Motive.

a) Unfallverursachende Faktoren.

Bei dem Versuch, über das Allgemeinpsychologische hinaus in die individuellen Affinitäten und Motivationen der Verkehrsunfallflucht vorzustoßen, läßt die vorliegende Literatur noch ziemlich im Stich. Doch lassen sich schon jetzt 2 wichtige Zusammenhänge erkennen.

Das eine ist der Umstand, daß es zu einem großen Teil die gleichen Faktoren sind, die in einem Menschen die Disposition zum Verunglücken einerseits, die zum Begehen von Verkehrsunfallflucht andererseits schaffen.

Seit den Untersuchungen MARBE's³⁾ sind wir gewohnt, vom 'Unfäller' zu sprechen, und meinen damit einen Menschen, der (die Ursache ist für den Begriff zunächst gleichgültig) dauernd und in das Durchschnittliche übersteigender Häufigkeit zum Erleiden von Unfällen neigt.

Uns interessieren hier nicht die in zahllosen Testuntersuchungen gefundenen Unterschiede⁴⁾ zwischen

¹⁾ Abwege des Menschen. S.156.

²⁾ Gerichtliche Psychiatrie. S.231.

³⁾ z.B. Praktische Psychologie der Unfälle und Betriebschäden.

⁴⁾ s.z.B. Bornemann, Psychologische Analyse von Unfällerpersönlichkeiten.

unfällen und Nichtunfällen bei einzelnen Teilleistungen, wohl aber einiges, was sich über die gesamte Charakterstruktur ermitteln ließ.

Hier sind die Ansichten sehr einhellig. So sprechen TILLMANN-HOBBS¹⁾ und BOSS²⁾ im Grunde das Gleiche aus wie für unsere Verhältnisse WINKLER³⁾. Bei über 2 000 im Straßenverkehr auffällig gewordenen und deshalb untersuchten⁴⁾ 'überwiegen diejenigen Fahrer, die innerlich unausgeglichen, affektiv gespannt und mit einer geringen sozialen Einordnungsbereitschaft den Anforderungen des Straßenverkehrs nicht genügten. Ihnen folgt die Gruppe der Intelligenzschwachen und die der in ihrer psychophysischen Leistungsfähigkeit Beeinträchtigten. Diejenigen Fahrer, die aufgrund von körperlichen Ausfallerscheinungen oder Erkrankungen Unfälle verursacht haben, sind relativ gering.'

Verallgemeinernd läßt LEJEUNE⁵⁾ seine 'Fehler-Grundformen' resultieren aus 'allgemeiner Unreife der Person, aus charakterlicher Hemmungslosigkeit und Unverbindlichkeit, aus für das Leistungsgebiet unzureichender intellektueller Kapazität, mangelhafter Steuerung des affektiven Bereichs, zu starker Vordrängung des Affektiv-Emotionalen vor das Denken ... zu großer Labilität ...'

Demgegenüber läßt sich aus unseren Betrachtungen folgern: Um Verkehrsunfallflucht nicht zu begehen, ist erforderlich: 1. Verantwortlichkeit (die nur bei einer gewissen menschlichen Reife möglich ist); 2. ausreichende Intelligenz, um den Grund der Forderung und die Folgen eines eventuellen Verstoßes übersehen zu können; 3. hinreichende Steuerung des affektiven Bereichs, um Furcht und Egoismus in der Gewalt zu behalten.

1) aus South African Medical Journal, 608, 1952.

2) Einführung in die psychosomatische Medizin. zit.n. Winkler.

3) Psychologie des Verkehrs. S.279f.

4) vom Medizinisch-psychologischen Institut für Verkehrssicherheit beim Technischen Überwachungsverein Stuttgart.

5) Der Mensch im modernen Verkehr. S.2.

Wir können also daraus ableiten: Die Gruppe von Kraftfahrern, die die meisten Unfälle verursacht, hat gleichzeitig die geringste Resistenz gegen die Versuchung, sich den Folgen des Unfalls durch die Flucht zu entziehen.

Genau das Gleiche gilt für nicht-habituelle, nur momentan in Erscheinung tretende Faktoren, wie Alkoholeinfluß (WEIGELT¹)), oder auch nur eine gerade schlechte psychische Verfassung (KREUTZER²)); die Gefahr, durch sein Verhalten in einen Unfall verwickelt zu werden, und die Gefahr, der Versuchung der Flucht zu erliegen, vergrößern und verringern sich parallel.

b) Soziale Einflüsse.

Der andere Zusammenhang weist in Richtung auf die mitmenschliche Haltung des Kraftfahrers. 'In seinem Denken, Werten und Verhalten wird nämlich der Mensch über seine Anlagen und Artung hinaus durch Erlebnisinhalte, Milieu- und Umweltfaktoren, Schule, Gemeinschaften u.a. bestimmt ... Sie prägen mehr oder weniger das, was für ihn bemerkenswert, interessant und bedeutsam ist und nicht ist ... Die Gruppe, das Kollektiv, in dem man steht und lebt, das on dit, Mode und allgemeine Wertskalen beeinflussen sie (die Merkwelt³)) nachhaltig und in dem Maße der vorhandenen persönlichen Eigenständigkeit des Menschen,' schreibt LEJEUNE⁴).

So ist auch die 'mitmenschliche Gesinnung' (LERSCH⁵)) der Menschen, also die 'Wertbeziehung zu den Wesen gleicher Art' ganz verschieden, und es liegt auf der Hand, daß der 'Grad, in dem deren Sein und Sosein, deren Wohl und Wehe, deren Ansprüche auf Wohlwollen und

¹) Flucht nach einem Verkehrsunfall. Blatt 8.

²) Die Verkehrsunfälle und die Möglichkeit ihrer Verringerung. Z.f.Verkehrssicherheit I/1,2 1952. S.61.

³) Einschlebung von mir.

⁴) Der Mensch im modernen Verkehr. S.3.

⁵) Aufbau der Person. S.151.

Rücksicht für sein Tun und Verhalten verbindlich werden,' doch einen maßgeblichen Einfluß haben muß darauf, ob ein Kraftfahrer am Unfallort bleibt, oder sich allen für ihn unangenehmen Folgen zu entziehen sucht.

Daß wir hier jedoch nicht bei Worten wie Leichtsinn, Unverbindlichkeit, Verantwortungslosigkeit usw. stehen bleiben dürfen, sondern das ganze Problem vielmehr von der Gesamtpersönlichkeit und auch von den Tiefenschichten aus sehen müssen, dafür liefert einen überraschenden und sicher bedeutsamen Hinweis die Statistik.

Ich habe¹⁾ für die Jahre 1952 und 1953 die Zahl der allgemein wegen Verkehrsdelikten Verurteilten mit der der wegen Verkehrsunfallflucht Verurteilten, nach Altersstufen aufgegliedert, verglichen.

Zunächst die absoluten Zahlen (Tab.1):

Tab.1 Strfmündige Bevölkerung. Verurteilte nach § 139 a/142 StGB u.KFG/StVG 1952 u.1953

	Gesamt	männlich	weiblich	14-unter 18 J.	18-unter 21 J.	21-unter 25 J.	25-unter 30 J.	30-unter 40 J.	40-unter 50 J.	50-unter 60 J.	über 60 J.
1952 Bevölkerung in 1000	37 957,3	17 368,7	20 588,6	3 210,6	1 947,3	2 906,6	3 495,3	6 107,2	7 577,7	5 933,6	6 779,3
Verurteilte n. § 139 a/142 StGB	3 176	3 042	134	90	307	505	400	678	746	315	135
Verurteilte n. KFG/StVG	41 267	37 519	3 748	1 428	5 038	7 973	6 322	8 112	8 028	3 444	922
1953 Bevölkerung in 1000	38 492,2	17 646,7	20 845,5	3 321,7	2 057,9	2 885,7	3 481,8	6 068,4	7 596,7	6 150,8	6 929,2
Verurteilte n. § 142 StGB	3 346	3 212	134	102	365	504	442	653	753	381	146
Verurteilte n. StVG	75 619	70 118	5 501	3 294	10 285	14 753	12 157	14 458	13 632	5 682	1 358

Berechnet man darauf die Verhältniszahlen der wegen Verkehrsdelikten und der wegen Verkehrsunfallflucht Verurteilten auf je 10 000 der Bevölkerung, so ergeben sich folgende aufschlußreiche Zahlen bzw. Kurvenbilder (Tab.2 u.3, Abb.1 u.2):

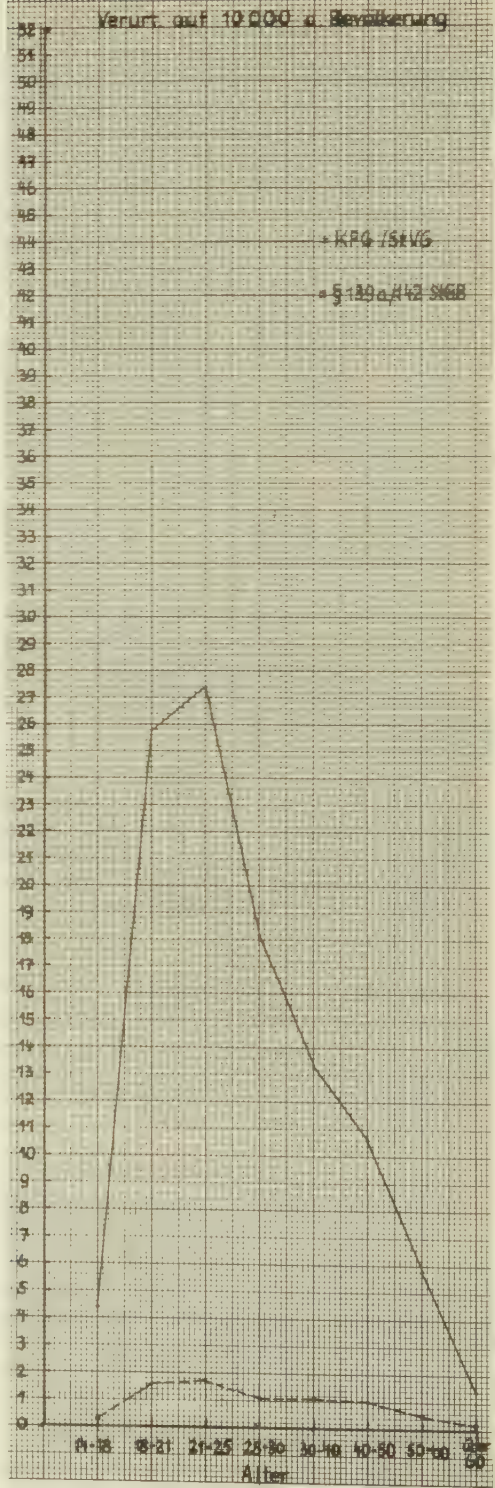
¹⁾ nach der 'Statistik der Bundesrepublik Deutschland'
Band 129 u. 135.

Tab.2 Verurt. auf 10000 d.Bvkg.

Gruppe	n.KFG/StVG	n. § 139a/142 StGB
Gesamt	10,9	0,8
männlich	21,6	1,8
weiblich	1,8	0,1
14 - unt. 18 J.	4,4	0,3
18 - " 21 J.	25,8	1,6
21 - " 25 J.	27,4	1,7
25 - " 30 J.	18,1	1,1
30 - " 40 J.	13,3	1,1
40 - " 50 J.	10,6	1,0
50 - " 60 J.	5,8	0,5
60 J u. darüber	1,4	0,2

In beiden Gruppen ist die Zahl der Verurteilten bis ins Alter von etwa Mitte 20 im Steigen. Sie fällt dann für die allgemeinen Verkehrsdelikte außerordentlich stark und rasch, für die Verkehrsunfallflucht wesentlich geringer ab.

Abb.1: Verurteilte n. KFG/StVG u.n. § 139a/§ 142 StGB auf 10 000 d.BeVölkerung 1952.

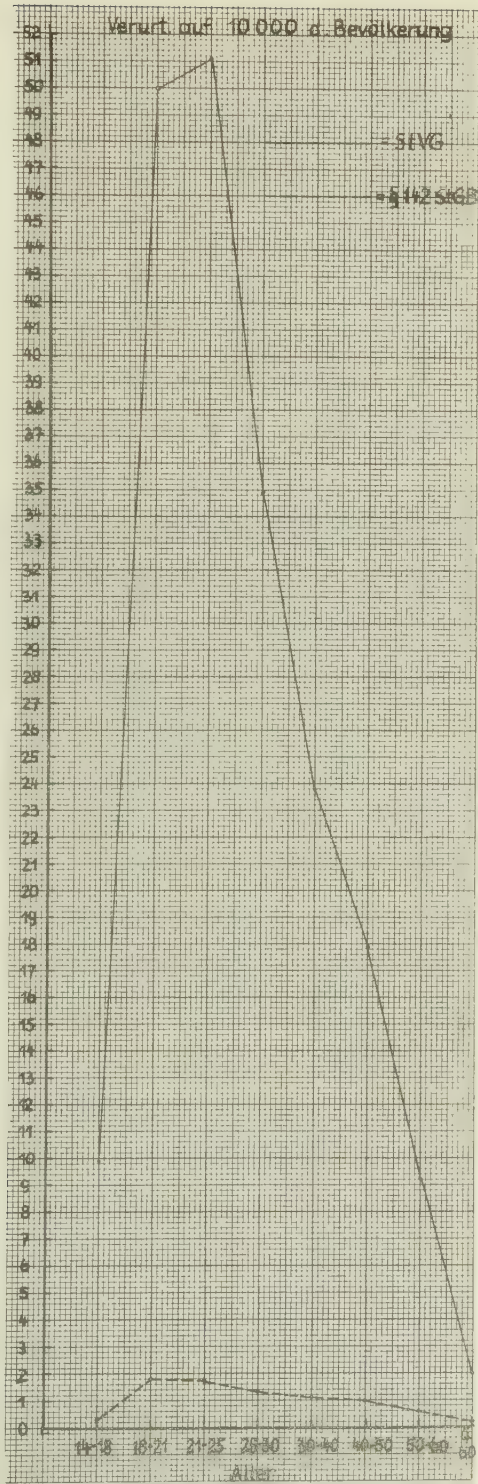


Tab.3 Verurt. auf 10000 d. Bvkg.

Gruppe	n. StVG	n. § 142 StGB
Gesamt	19,6	0,9
männlich	39,7	1,8
weiblich	2,6	0,1
14 - unt. 18 J.	9,9	0,3
18 - " 21 J.	50,0	1,8
21 - " 25 J.	51,1	1,7
25 - " 30 J.	34,9	1,3
30 - " 40 J.	23,8	1,1
40 - " 50 J.	17,9	1,0
50 - " 60 J.	9,2	0,6
60 J. u. darüber	2,0	0,2

Das wird noch deutlicher, wenn man unmittelbar die wegen Verkehrsunfallflucht Verurteilten zu den wegen allgemeiner Verkehrsdelikte Verurteilten in Beziehung setzt (s.Tab.4 u.5, Abb. 3 u.4).

Abb.2: Verurteilte n. StVG u.n. § 142 StGB auf 10 000 d.Bevölkerung 1953.



Tab. 4

Gruppe	% § 139 a / 142 StGB: KFG/StVG
Gesamt	7,7
männlich	8,1
weiblich	3,6
14 - unter 18 J.	6,3
18 - " 21 J.	6,1
21 - " 25 J.	6,3
25 - " 30 J.	6,3
30 - " 40 J.	8,4
40 - " 50 J.	9,3
50 - " 60 J.	9,1
60 J. u. darüber	14,6

Tab. 5

Gruppe	% § 142 StGB: StVG
Gesamt	4,4
männlich	4,6
weiblich	2,4
14 - unter 18 J.	3,1
18 - " 21 J.	3,5
21 - " 25 J.	3,4
25 - " 30 J.	3,6
30 - " 40 J.	4,5
40 - " 50 J.	5,5
50 - " 60 J.	6,7
60 J. u. darüber	10,8



Abb. 3 Verurteil. n. § 139 a / 142 StGB in % d. Verurteil. n. KFG/StVG

1952

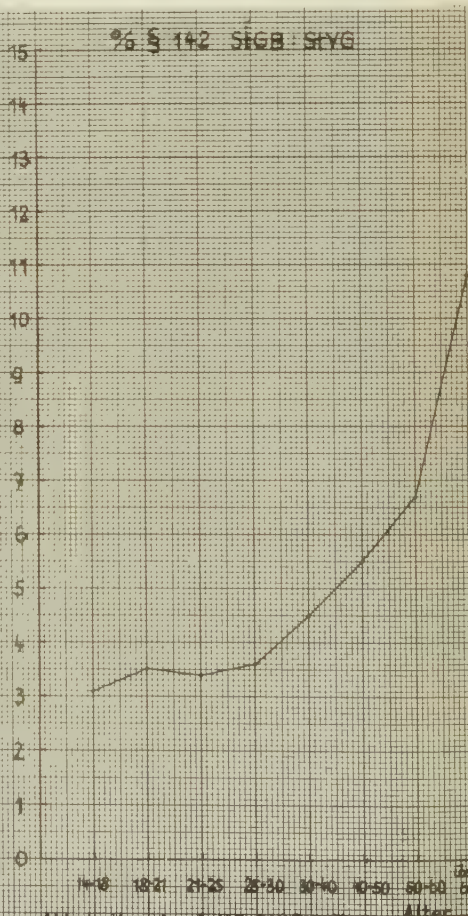


Abb. 4 Verurteil. n. § 142 StGB in % d. Verurteil. n. StVG

1953

Wir sehen hier prozentual ein in den mittleren Altersstufen mäßiges, dann aber ganz bedeutendes Ansteigen der Verurteilungen wegen Verkehrsunfallflucht (im Verhältnis zu den allgemeinen Verkehrsdelikten); daran ändert sich auch dadurch nichts, daß in Abb.4 gegenüber Abb.3 die Kurven insgesamt tiefer liegen.

Daraus ergibt sich jedoch folgender Schluß: Da die Zahl der Verurteilungen wegen Verkehrsdelikten ein ungefähres Maß für die Zahl der schuldhaften Beteiligung an Unfällen liefert, wäre theoretisch in jedem dieser Fälle eine Verkehrsunfallflucht infrage gekommen. Wenn nun mit zunehmendem Alter die Verkehrsunfallflucht im Verhältnis zur Anzahl möglicher Fälle zunimmt, folgt daraus, daß das höhere Alter ein irgendwie maßgeblicher Faktor bei der Verkehrsunfallflucht sein muß.

Dies ist überraschend, da man sich von der größeren Lebenserfahrung und Besonnenheit der höheren Altersstufen gerade das Gegenteil erwartet hätte.

Es ist überhaupt nur zu verstehen aufgrund der Tatsache, daß eben in der Extremsituation des Unfalls die Ratio weitgehend ausgeschaltet ist. Der Gedanke, man werde doch erwischt, man mache durch die Flucht nur alles noch schlimmer usw., dürfte meist anklingen, kann sich aber nicht durchsetzen.

Was sich durchsetzt, ist die triebhaft erlebte Angst vor den Folgen des Unfalls, und die triebhaft erfaßte Möglichkeit, sich diesen durch die Flucht zu entziehen.

Die Wertigkeit und damit Durchschlagskraft dieser Triebe ist umso größer, je mehr auf dem Spiele steht:

1. Je mehr Ansehen und bürgerliche Lebensstellung gefestigt sind;
2. je mehr das eigene Leitbild sich von dem des alles wagenden Draufgängers in das des absolut sicheren und zuverlässigen Fahrers gewandelt hat.

In die gleiche Richtung weist die aus den Tabellen zu entnehmende (und von OSTERKORN¹) auch für 1930 bestä-

¹) Kraftfahrzeug und Verbrechen. S.31.

tigte) Tatsache, daß -wiederum im Verhältnis zu den allgemeinen Verkehrsdelikten- die Frauen weit weniger zur Verkehrsunfallflucht neigen als die Männer.

Zusammenfassung und Ergebnis.

Zu erörtern war die Frage, welche psychischen Vorgänge einen Kraftfahrer zur Verkehrsunfallflucht (§ 142 StGB) veranlassen, obwohl ihm die allgemeine Einschätzung wie auch die strafrechtlichen Folgen einer solchen Tat bekannt sind.

Da eine zusammenfassende Darstellung des Problems nicht vorliegt, wurde versucht, aus der psychologischen, medizinischen und juristischen Literatur die erforderlichen Grundlagen zu gewinnen.

Es ergab sich hierbei:

1. Die psychische Situation der Tätigkeit 'Kraftfahren', insbesondere aber das Schreckerlebnis des Unfalls birgt die Gefahr in sich, daß die elementaren Triebe -zu denen auch der Flucht-Trieb gehört- über Verstand und Willen die Oberhand gewinnen.

2. Nach § 142 StGB ist zum Delikt 'Verkehrsunfallflucht' Vorsatz erforderlich. In besonderen Fällen kann das Schreckerlebnis des Unfalls sowohl die Wahrnehmung (bzw. Erinnerung) als auch die freie Handlungsfähigkeit beeinträchtigen. Da jedoch an die Sorgfaltspflicht des Kraftfahrers sehr hohe Anforderungen gestellt werden, auch die Berufung auf bloße 'Kopflosigkeit' nicht hinreicht, kann nur genaue Prüfung des Einzelfalles die Möglichkeit einer Exkulpierung ergeben und wohl ausnahmslos nur dann, wenn die Voraussetzungen zur Anwendung des § 51 StGB gegeben sind. Eine -derzeit notwendigerweise unvollständige- Aufstellung von Typen der Verkehrsunfallflucht soll zusätzliche Gesichtspunkte hierfür aufzeigen.

3. Eine Untersuchung der speziellen Motivationszusammenhänge ergibt: a) Es sind zu einem großen Teil die gleichen psychophysischen Faktoren, die zum Erleiden von Unfällen und zum Begehen von Verkehrsunfallflucht geneigt machen. b) Zwischen Lebensalter und Verkehrsunfallflucht besteht eine positive Korrelation.

Dies alles führt zu dem Ergebnis:

4. Ob ein Kraftfahrer nach einem Unfall in der Lage ist, nicht zu fliehen, hängt davon ab, ob Klugheit und Verantwortlichkeit ein hinreichendes Übergewicht über Furcht und Egoismus besitzen.

Klugheit und Furcht wären dabei die hauptsächlich momentan wirksam werdenden Faktoren, Verantwortlichkeit und Egoismus die Dauerhaltungen der Persönlichkeit.

Nur eine Dauerhaltung ist in der Lage, ein Verhalten zu garantieren, das von den Zufälligkeiten der Einzelsituation unabhängig ist.

So kann durchaus einmal Egoismus gepaart mit Klugheit eine Flucht verhindern, wenn nämlich ihr Gelingen aussichtslos erscheint.

Wenn aber ein Gelingen der Flucht wahrscheinlich wäre, wird nicht die Klugheit, sondern nur die Verantwortlichkeit als Dauerhaltung den Fahrer zum Warten veranlassen.

Bei einer an sich unbeherrschten Persönlichkeit schließlich hängt es von den Zufälligkeiten der Einzelsituation ab, welche der Kräfte gerade die stärkste wird.

Die Schuld des Kraftfahrers liegt folglich nicht nur in der Verkehrsunfallflucht als einzelner Handlung; sie liegt zu einem großen Teil auch darin, daß er in seiner Dauereinstellung die Verantwortlichkeit und damit eine der Flucht entgegenwirkende Tendenz nicht genügend vorbereitet und entwickelt hat.

Literatur.

- Berger E., Gedanken zur Auslegung des § 142 StGB.
Deutsches Autorecht XXIV/7, 1955.
- Bornemann E., Psychologische Analyse von Unfällepersönlichkeiten. Zentralbl.f.Arbeitswissensch.V/11, 1952.
- Breil M.A., Leistungsfähigkeit. Zürich 1950.
- Buhtz G., Der Verkehrsunfall. Stuttgart 1938.
- Düker, Untersuchungen zur Theorie der Willenshandlung.
Kongreßbericht Dt.Gesch.f.Psychologie, 17/18,
Göttingen 1953.
- Esser A., Abwege des Menschen. Köln 1949.
- Groenewegen, Das Führen von Kraftfahrzeugen als Arbeit.
Z.f.Verkehrssicherheit II/1, 2. Tübingen 1954.
- Guelde, Verkehrsunfallflucht und Arzt. Zentralbl.f.Verkehrsméizin, Verkehrspsychologie und angrenzende Gebiete, I/1, 1955.
- v.Holzschuher, Praktische Psychologie. Seebruck 1949.
- Krebs Th., Zur Rechtsnatur der "Fahrerflucht" (Flucht nach einem Verkehrsunfall). D.Recht d.Kraftfahrers, XXV/12, 1955.
- Kreutzer M., Die Verkehrsunfälle und die Möglichkeit ihrer Verringerung. Z.f.Verkehrssicherheit I/1, 2. Tübingen 1952.
- Kuhle H., Die Fahrerflucht nach § 22 KFG und angrenzende Tatbestände. Berlin 1940.
- Langelüddeke, Gerichtliche Psychiatrie. Berlin 1950.
- Lejeune W., Der Mensch im modernen Verkehr. Zentralbl.f.Verkehrsméizin, Verkehrspsychologie und angrenzende Gebiete, I/1, 1955.
- Leonhard K., Psychologische und psychiatrische Ursachen der Verkehrsunfälle. Ärztl.Mittlgn.5, 1955.
- Lersch Ph., Aufbau der Person. 7.Aufl., München 1956.
- Lipmann O., Unfallursachen und Unfallbekämpfung. Veröff.a.d.Gebiete d.medizinalverwaltung XX/3, Berlin 1925.
- Marbe K., Praktische Psychologie der Unfälle und Betriebsschäden. München und Berlin 1926.
- McDougall W., Aufbaukräfte der Seele. 2.Aufl., Stuttgart 1947.
- Mierke K., Verlaufs- und Wirkungsformen seelischer Überforderung. Psychologische Rundschau III/1, Göttingen 1952.
- Müller F., Straßenverkehrsrecht. 18.Aufl., Berlin 1954.

- Munsch G., Leistungsanalyse statt Leistungsmessung.
Z.d.Techn.Überwachungs-Ver.München, 1, 1955.
- Nüßle O., Kraftfahrzeuggesetzgebung. 6.Aufl., München
und Berlin 1942.
- Osterkorn A., Kraftfahrzeug und Verbrechen. München 1938.
- Panse F., Angst und Schreck. Stuttgart 1952.
- Ranke O.F., Die Anpassungsfähigkeit des menschlichen
Körpers an die durch die Technik veränderten Le-
bensbedingungen. Z.f.Verkehrssicherheit I/5,6.
Tübingen 1952.
- Remund, Gerichtlich-medizinische Erfahrungen und Proble-
me bei Automobilunfällen. Basel 1931.
- Riedel J., Fehlleistung und Erziehung. Psychologische
Rundschau IV/1, Göttingen 1953.
- Rohracher H., Kleine Charakterkunde. 6.Aufl., Wien und
Innsbruck 1952.
- Schmidhäuser E., Fluchtverbot und Anzeigegebot bei Ver-
kehrsunfällen. Juristen-Zeitg.X/14, 1955.
- Seibert C., Gedanken zur Unfallflucht. N.Jur.Wochenschr.
VIII, 1955.
- Statistik der Bundesrepublik Deutschland, Bd.129 u.135.
- Tillmann-Hobbs, zit.nach South African Medical Journal,
608, 1952.
- Weigelt, Flucht nach einem Verkehrsunfall. in Verkehrs-
recht A-Z, Lieferung 40 vom 15.1.1952.
- Winkler W., Zur Psychologie des Verkehrs. Psychologische
Rundschau IV/4, Göttingen 1955.
- Wulffen E., Kriminalpsychologie. Berlin 1926.

Lebenslauf.

Geboren am 1.3.1926 zu Nürnberg als Sohn des Studien-Professors Joseph R a u c h (verstorben) und seiner Ehefrau Helene, geb. Rothkegel.

Volksschule zu Nürnberg 1932 - 1936.

Melanchthon-Gymnasium zu Nürnberg 1936 - 1943, Abitur
Februar 1944 Hindenburg-Gymnasium zu Beuthen O.S.

Kriegshilfsdienste, Wehrdienst und Kriegsgefangenschaft
März 1944 - Juni 1945.

Beginn des Psychologie-Studiums Wintersemester 1945/46
Universität Erlangen. Diplom-Vorprüfung für Psychologen
Dezember 1947 Universität München. Diplom-Hauptprüfung
für Psychologen September 1948 Universität Erlangen.
Promotion zum Dr.phil. (Dissertation 'Die psychologischen
Wurzeln des symbolischen Verstehens') in den Fächern
Psychologie, Philosophie, vergleichende Religionswissen-
schaft Juli 1949 Universität Bonn.

Seit 1950 Tätigkeit in eigener psychologischer Praxis.
März 1950 Heirat.

Beginn des Medizin-Studiums Wintersemester 1950/51
Universität Erlangen. November 1952 Physikum. Medizini-
sches Staatsexamen Oktober 1955 - Februar 1956 Univer-
sität Erlangen. Bestallung als Arzt Februar 1956 Bayer.
Ministerium des Inneren.

Seitdem Tätigkeit an verschiedenen Erlanger und Nürn-
berger Kliniken.

